



شناسه	مقررات	تاریخ	۹۹/۰۶/۳۱
عنوان	بررسی مشکلات اجرای ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ مبنی بر اخذ عوارض حمل کالا با ناوگان غیر ایرانی		
مرجع طرح موضوع	کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران، کمیسیون تسهیل تجارت و مدیریت واردات اتاق ایران، شوراهای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان‌های قزوین و آذربایجان شرقی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران		
شرح دستور	<p>به موجب حکم تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲ (پیوست شماره ۱)، کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می‌شوند مشمول پرداخت عوارضی به میزان ۱۰٪ کل کرایه حمل کالای مورد حمل از سوی صاحب کالا خواهد بود که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا توسط وزارت راه و ترابری اخذ و به حساب‌خزانه واریز می‌شود. ترتیبات اجرای این حکم نیز ذیل مواد ۲۰ تا ۲۶ آیین‌نامه اجرایی قانون مصوب ۱۳۷۳/۰۸/۱۱ (پیوست شماره ۲) آمده‌است.</p> <p>پیشینه وضع قانون</p> <p>از اوایل دهه ۶۰ و با اعمال انواع محدودیت‌ها و تحریم‌های اقتصادی از سوی کشورهای غربی، از جمله محدودیت‌های کشتیرانی، حمل و نقل هوایی و جاده‌ای و ریلی، محدودیت‌های کنسولی، صدور روادید برای رانندگان ایرانی، اعمال سهمیه‌بندی علیه ناوگان ایرانی، اعمال سهمیه‌بندی صادرات کالاهای غیرنفتی به کشورهای غربی، تلاش برای یافتن راهی در حمایت حداقلی از ناوگان ایرانی آغاز شد و در اوایل دهه ۷۰، با وضع قانون تردد ناوگان خارجی و آیین‌نامه اجرایی آن، شرایط قانونی حمایت از ناوگان ملی کشور در واردات کالا فراهم شد و به دلیل مسئولیت معاونت وقت حمل و نقل وزارت راه (سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور که امروز به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تغییر نام داده است) که صادرکننده مجوزهای حمل کالای وارداتی به شمار می‌رفت اختیار قانونی نظارت و اجرا به این سازمان اعطاء شد. بنابراین طبق ضوابط، همه واردکنندگان کالا مکلف به ورود کالا با ناوگان ایرانی اعم از دریایی، ریلی و جاده‌ای شدند و در صورت نبود امکان حمل با ناوگان ایرانی این سازمان مجوز واردات با ناوگان خارجی را صادر می‌کرد.</p> <p>اما در حال حاضر و با توجه به تغییر شرایط گذشته به نظر می‌رسد باید فرایند امور و مسیر اجرای این قانون و آیین‌نامه اجرایی آن مجدداً بررسی شود و در صورتیکه این نتیجه حاصل شود که با وجود پیش‌بینی قانون‌گذار، نه‌تنها اجرای این قانون منافی برای صنعت حمل و نقل کشور نداشته، بلکه تحمیل رانت یا انحصار به بخش خاصی از حمل و نقل را در پی داشته است، باید راهکار مناسب و جایگزینی که متضمن حمایت از ناوگان ملی کشور باشد پیشنهاد شود.</p> <p>البته این نکته شایان ذکر است که به ظن فعالان بخش خصوصی این قانون بدو در حوزه حمل و نقل جاده‌ای به عنوان ابزار اعمال سیاست‌های متقابل ترانزیتی در بخش حمل و نقل زمینی تصویب شده و در سال ۱۳۷۳ در تدوین آیین‌نامه، با افزودن پراوتزی در ماده ۲۰ آیین‌نامه، گستره شمول این عوارض به بخش دریائی و هوایی نیز تسری داده شده است. به همین دلیل چندین نوبت مورد اعتراض واقع شد اما در نهایت آرای هیات عمومی دیوان عدالت اداری دلالت بر این داشت که ماده ۲۰ آیین‌نامه اجرائی قانون مذکور در قسمت مورد اعتراض مغایرتی با قانون ندارد. (پیوست شماره ۳)</p> <p>نکته مهم دیگر تشخیص وجود یا عدم وجود ناوگان ایرانی در موعد حمل است که مطابق با ماده ۲۲ آیین‌نامه اجرایی به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور واگذار گردیده است؛ در این ارتباط بخش خصوصی به نقصان ناوگان ایرانی و عدم توانایی در پوشش تمامی درخواست‌های حمل از سوی ناوگان ایرانی اشاره می‌کند و اظهار می‌نماید به هر دلیل ممکن مانند فرسودگی یا نرخ حمل بسیار زیاد ممکن است بازرگان تصمیم بگیرد که از ناوگان خارجی با نرخ پایین‌تر، کیفیت خدمات بالاتر یا ریسک</p>		



شناسه	مقررات	تاریخ	۹۹/۰۶/۳۱
عنوان	بررسی مشکلات اجرای ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ مبنی بر اخذ عوارض حمل کالا با ناوگان غیر ایرانی		
	<p>کمتر دارد برای حمل محموله خود استفاده کند. در این صورت به نظر ایشان باید به میزان ۱۰ درصد ارزش فاکتور کرایه حمل جریمه شود!</p> <p>همچنین نقاط بسیاری در جهان وجود دارند که به دلیل حجم کم تجارت آن مناطق با ایران، حضور ناوگان داخلی در آنجا اقتصادی نیست؛ بنابراین بازرگان داخلی چاره‌ای جز استفاده از ناوگان خارجی ندارد. نکته آن است که حتی در این حالت هم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، بازرگان را مکلف به پرداخت عوارض ۱۰ درصدی می‌کند؛ حتی با پذیرش نقیص یاد شده، مشکلات دیگری در اجرا هم وجود دارد که نیازمند اصلاح است؛ عوارض تعیین شده و دریافتی از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بسیاری اوقات از ۱۰ درصد مبلغ فاکتور حمل صادر شده از سوی ناوگان حمل خارجی تجاوز می‌کند و به نظر می‌رسد مبنای محاسبه سازمان راهداری نرخ تعرفه‌ای است که بازرگانان اطلاع دقیقی از شیوه تعیین آن، نسبت و چگونگی ارتباط آن با نرخ ۱۰ درصدی ندارند.</p> <p>سابقه بررسی موضوع در کمیته ماده ۱۲ (کمیته ماده ۷۶ سابق):</p> <p>شایان ذکر است در بیست و پنجمین جلسه کمیته موضوع ماده ۷۶ مورخ ۹۴/۰۳/۱۸ به بررسی مراتب درخواست انجمن صنایع نساجی ایران مبنی بر لغو تبصره ۲ ذیل ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲ پرداخته شد. در این نشست دبیرخانه سه پیشنهاد را مطرح نمود: (۱) تبصره یاد شده از سوی مجلس شورای اسلامی ملغی شود؛ (۲) اثر اجرای حکم موضوع این تبصره موقتاً تا رفع تضییقات و تحریم‌ها متوقف شود؛ و (۳) ترتیبات اجرایی حکم موضوع تبصره مزبور از طریق تدوین دستورالعملی مناسب به منظور اطلاع رسانی هرچه بیشتر و به موقع و شفاف سازی مراتب از سوی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تبیین و تعریف گردد.</p> <p>پس از بحث و تبادل نظر، مقرر گردید پیش نویس دستورالعمل یاد شده ظرف مدت ۱ ماه توسط شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تهیه گردد و سپس پیش نویس فوق به نظر اعضای کمیته رسانیده شود.</p> <p>در همین راستا نامه شماره ۱۰/۳/۳۰۸۲/ص مورخ ۹۴/۰۴/۰۶ خطاب به دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور دایر بر درخواست تنظیم پیش نویس دستورالعمل یاد شده در متن مصوبه در بازه زمانی تعیین شده، ارسال شد و مجدداً نامه دیگری به شماره ۲۷/۲۴۱۳/ص مورخ ۹۵/۰۳/۱۲ جهت پیگیری ارسال شد لیکن در آن بازه زمانی پاسخی از سوی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور دریافت نشد.</p>		
ایرادات و مشکلات مطروحه	<p>۱- با عنایت به اینکه این قانون ماهیتاً حمایتی بوده است، گزارشی از نحوه اجرا و منافعی که برای صنعت حمل‌ونقل کشور داشته است ارائه نشده و به نظر می‌رسد به نوعی تحمیل فشار به صاحبان صنایع مختلف برای حمایت از یک صنعت است. لذا باید راهکار جایگزین و مناسبی پیشنهاد شود که متضمن حمایت از ناوگان ملی کشور باشد اما به صنایع ملی دیگر بار مالی تحمیل نکند.</p> <p>۲- طبق مفاد بند ۲۲ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی در زمان صدور مجوز (حمل) سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها موظف است در صورت وجود ناوگان ایرانی، میزان عوارض ده درصد (۱۰٪) کل کرایه حمل را که باید صاحب کالا به حساب خزانه واریز کند، در مجوز حمل‌ونقل قید کند و در صورت تشخیص وجود نداشتن ناوگان ایرانی، مراتب باید در مجوز حمل صادر شده قید و تأیید شود. یعنی عملاً سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور (سازمان راهداری حمل‌ونقل جاده‌ای امروز) مرجع تشخیص امکان یا نبود امکان حمل توسط ناوگان ایرانی یا غیر ایرانی یا امکان حمل بخشی از کالاهای وارداتی ناوگان</p>		



شناسه	مقررات	تاریخ	۹۹/۰۶/۳۱
عنوان	بررسی مشکلات اجرای ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ مبنی بر اخذ عوارض حمل کالا با ناوگان غیر ایرانی		
	<p>ملی ایران تعیین شده است. در واقع این تصمیم در سنوات گذشته به دلیل اهمیت حمل کالاهای اساسی با ناوگان ملی بوده است لکن اکنون امکان حمل زمانی مفهوم واقعی دارد که در زمان لازم، به میزان مورد نیاز ناوگان ایرانی وجود داشته باشد و این مانع و موجب سلب حقوق بازرگان از امکان انتخاب بهینه نباشد.</p> <p>۳- مقررات موجود فاقد شفافیت در مورد نحوه محاسبه عوارض کرایه حمل کالای مورد حمل می‌باشند و مشخص نیست این عوارض بر مبنای کرایه حمل از کدام مبدا است. به نحوی که گاهی مبالغ عوارض بیش از ۱۰ درصد کرایه حمل مندرج در اسناد حمل محاسبه و دریافت می‌شود. بعضاً نیز در خصوص کالاهای خرید و حمل شده از کشور طرف معامله که لزوماً تولید کننده کالا نیست، بدون در نظر گرفتن مبدا حمل مندرج در بارنامه، کشور تولید کننده در گواهی مبدا ملاک قرار گرفته و کرایه حمل از مبدا کشور تولید کننده محاسبه می‌شود.</p> <p>۴- در حمل و نقل‌های ترکیبی و همچنین حمل کالاهای مشترک در یک کامیون و یک کانتینر به صورت گروپاژ مبنای محاسبه در ست رعایت نمی‌شود و در مواردی دیده شده که برای هر محموله مشترک مبلغ عوارضی به میزان کل کامیون و یا کانتینر مطالبه می‌گردد.</p> <p>۵- در تبصره ذیل ماده ۲۲ آیین نامه پیش بینی شده که محاسبه عوارض براساس نرخ قیمت ارز خرید کالا صورت گیرد ولی در عمل به اینصورت انجام نمی‌شود.</p> <p>۶- در ماده ۲۵ آیین نامه گفته شده بررسی مجوز حداکثر باید ظرف ۷۲ ساعت انجام بشود که در حال حاضر اینگونه نیست.</p> <p>۷- بطور کلی در روال اجرایی به گونه ای عمل می‌شود که فرایند صدور مجوز چنان با دشواری پیش می‌رود که صاحب کالا مجبور به حمل و نهایتاً مشمول ماده ۲۴ و پرداخت عوارض خواهد شد.</p>		
جمع‌بندی جلسه کارشناسی ۹۸/۰۹/۱۸	<p>روز دوشنبه ۱۸ آذرماه ۹۸، کارگروه کارشناسی شورا تشکیل جلسه داد. در این جلسه نمایندگان از وزارت راه، دبیرخانه شورایعالی هماهنگی ترابری کشور، گمرک جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای حضور داشتند. همچنین این جلسه میزبان مشاور معاونت حقوقی ریاست جمهوری، نماینده کشتیرانی ج.ا.ا، فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی قزوین نیز بود.</p> <p>در این نشست ابتدا حاضرین از بخش خصوصی به ارائه نظرات خود پرداختند، این موارد عبارت بودند از اینکه عوارض مندرج در مفاد تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی متوجه حمل و نقل جاده ای است ولی در آیین نامه فراتر از قانون به حمل و نقل دریایی و هوایی نیز تعمیم داده شده است. همچنین اظهار شد که در حال حاضر با توجه شرایط تحریم امکان استفاده از ناوگان داخلی وجود ندارد. ضمناً نقصان ناوگان ایرانی و عدم توانایی در پوشش تمامی درخواست‌های حمل مورد اشاره قرار گرفت و بیان شد که متأسفانه برخی، قانون و مقررات را به کشتیرانی جمهوری اسلامی گره می‌زنند درحالیکه بخش خصوصی خود مدافع آن است. نهایتاً در حوزه اجرایی نیز مشکلاتی مطرح گردید.</p> <p>در سوی مقابل نمایندگان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای توضیح می‌دهند که زیر سوال بردن مبنای قانونی در اختیار این جلسه و حاضرین آن نیست. ایشان همچنین در مورد بودجه و نحوه هزینه کرد آن توضیح می‌دهند و اذعان می‌دارند که تبصره ۴ قانون دقیقاً محل مصرف را مشخص کرده است و ذکر هم شده که این مبالغ به خزانه داری کل واریز می‌گردد. دستورالعمل‌ها و رویه‌های مربوطه هم توسط شورایعالی ترابری تصویب و ابلاغ شده است که مجوز قانونی دارد. ضمناً براساس</p>		



شناسه	مقررات	تاریخ	۹۹/۰۶/۳۱
عنوان	بررسی مشکلات اجرای ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ مبنی بر اخذ عوارض حمل کالا با ناوگان غیر ایرانی		
	<p>تصویب شورای عالی امنیت ملی خیلی از موارد مشمول معافیت شده‌اند. در واقع در این قانون کل کالاهایی که توسط ناوگان ایرانی حمل می‌شوند معاف هستند. (پایوست شماره ۴)</p> <p>نماینده حاضر از کشتیرانی ج.ا. نیز اظهار می‌دارد که ما اگر ناوگان ایرانی نداشته باشیم بسیار ضربه پذیر خواهیم بود و این نوع قوانین وضع می‌شود که نقصان ناوگان ایرانی برطرف شود. همانطور که ما با پرداخت گمرک برای کالای خارجی از کالای ایرانی حمایت می‌کنیم. ایجاد و حفظ ناوگان ایرانی نیز هزینه دارد. امکان یا نبود امکان حمل توسط ناوگان ایرانی را (اعم از دریایی، ریلی، هوایی) و جاده‌ای را تصدیق و درباره تعیین میزان کرایه اظهار نظر کند که لازم خواهد بود این جزئیات نیز با بهره‌برداری از تجارب سنوات گذشته تبیین و بهینه‌سازی لازم با مشارکت و همکاری بخش‌های خصوصی در آن صورت گیرد.</p> <p>نهایتاً جمع‌بندی این جلسه با اظهارات نماینده معاونت حقوقی ریاست جمهوری صورت می‌گیرد، بدین ترتیب که دو دسته موضوع مطرح است یک دسته ابهاماتی که در مورد قانون و آیین نامه وجود دارد و در همین ارتباط هم شکایاتی به دیوان شد و هم استعلاماتی از معاونت حقوقی ریاست جمهوری صورت گرفت که هم دیوان و هم معاونت حقوقی هم اعلام کرد که با توجه به مشروح مذاکرات مجلس در زمان تصویب قانون، آیین نامه با قانون مغایرتی ندارد.</p> <p>در ادامه اشاره می‌کند که دسته دیگر مشکلاتی است که در اجرا وجود دارد و باید احصا شوند. الان شورای عالی هماهنگی ترابری وجود دارد که همه ذی‌مدخل‌ها در آن عضو هستند و می‌تواند بعضی گره‌ها را باز کند. مواردی هم که مربوط به مشکلات ناشی از تحریم هست می‌تواند از ظرفیت کمیته تحریم استفاده شود.</p>		
پیشنهاد دبیرخانه	<p>۱- با توجه به شرایط فعلی کشور و محدودیت‌های ناشی از تحریم ناوگان حمل و نقل ایرانی، حکم تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲ ملغی گردد.</p> <p>۲- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شورای عالی ترابری، شیوه نامه نحوه تشخیص وجود یا عدم وجود امکان حمل توسط ناوگان ایرانی (اعم از دریایی، زمینی و هوایی) و همچنین مقررات، ضوابط و رویه‌های جاری در مورد نحوه محاسبه عوارض و فرایندهای صدور مجوز حمل را با توجه به شرایط فعلی کشور و با رعایت مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار در مشارکت با بخش خصوصی تدوین نماید.</p>		
مستندات و مدارک پشتوانه	<p>۱- ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲</p> <p>۲- آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۸/۱۱</p> <p>۳- رای هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص ابطال تبصره ۲ ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ و ماده ۲۰ آیین‌نامه اجرائی قانون مذکور مورخ ۱۳۸۶/۰۶/۰۴</p> <p>۴- فهرست محمولات و مسیرهای معاف از پرداخت عوارض تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی (مصوب ۷۳/۴/۱۲)</p>		